

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

[illegible]a. LEGISLATURA

[illegible]O [illegible]O

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 3161 DE 1994

OCTUBRE DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

LLAMADO A LICITACION PUBLICA N° VIII/94, EFECTUADO POR LA ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS

Explotación de dos terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 5 DE OCTUBRE DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	: Empresas Operadores Portuarios y Agentes Marítimos en el Puerto de Montevideo, representados por los señores Juan Mazzeo, José Pena, Ricardo Cavassas, Héctor Bianco y Vicente Napoli

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierto la sesión.

(Es la hora 10 y 40 minutos)

_______La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a los señores representantes de empresas Operadores Portuarios y Agentes Marítimos en el Puerto de Montevideo quienes a través de una carta dirigida a esta Comisión --y luego de una conversación mantenida con quien habla-- expresaron su deseo de vertir en este ámbito su opinión sobre el llamado a Licitación Pública No. VIII/94, efectuado por la Administración Nacional de Puertos, concesión para la explotación de dos terminales de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Desde ya, ofrecemos la palabra a quien desee hacer uso de ella.

SEÑOR CANASSAS.- En principio, quiero decir que fui yo quien en su oportunidad envió una nota que hacía referencia a este llamado a Licitación efectuado por la Administración Nacional de Puertos que apareció en la prensa de la capital el día 22 de setiembre. Incluso, tuve el honor de ser recibido por el Presidente de esta Comisión, el señor senador Bouzas.

Deseo agradecer en nombre de todos mis compañeros el hecho de que se nos reciba en el seno de esta Comisión, porque creemos que el asunto a considerar es tremendamente importante, no sólo desde el punto de vista de la actividad que desarrollamos sino también del contexto

futuro del país.

Estoy acompañado de excelentes expertos en el tema en cuestión, por lo que en principio quisiera que algunos de ellos hiciera uso de la palabra.

SEÑOR BIANCO.- La inquietud que nos ha llevado a solicitar esta reunión es el hecho de la Licitación promovida por la Administración Nacional de Puertos para la adjudicación de dos terminales de contenedores en el Puerto.

Por nuestra parte, hemos analizado muy extensamente el contenido de la Licitación y pudimos notar que, a nuestro juicio, colide abiertamente con dos disposiciones de la Ley Nº 16.246; me refiero a los artículos 9º y 12º.

La Licitación explicita que se concederán espacios incluyendo muelles y grúas estatales. El artículo 9º de la ley, en su inciso 2º, señala textualmente lo siguiente: "Dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas." Aquí se refiere a las empresas privadas que pueden operar en nuestro puerto. Luego continúa: "Estas podrán emplear equipos, utilaje y personal propios; también podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo, en ningún caso el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados."

El inciso 2º del artículo 12, por su parte, establece: "Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos." Por

[illegible]

Nacional de Puertos está fuera del contexto de la ley.

Supongamos por un momento que aceptamos que legalmente la posición del mencionado organismo es válida; aun en ese caso, la concesión de estas terminales podría traer aparejados, otros problemas.

Las inversiones que se deben realizar en cada una de ellas son millonarias en dólares. Nos consta --porque estamos en la actividad-- que ninguna empresa uruguaya de por sí podría afrontar esta situación; concretamente, me refiero a la disponibilidad de un capital tan grande como el que es necesario para llevar adelante esto. Pensamos --y creemos que no nos equivocamos-- que de concederse esta Licitación, deberán intervenir algunas empresas extranjeras que, por lo que se sabe en este momento, desarrollan su actividad en el Puerto de Buenos Aires.

Algunas de esas empresas también operan en puertos como el de Santos, el de Asunción, etcétera. Por lo tanto, creemos que sería peligroso para el comercio exterior uruguayo que la actividad de los puertos estuviera circunscripta a empresas que pudieran disponer por conveniencia la dinámica de los trabajos portuarios en razón de su beneficio personal.

En resumen, y luego de esta pequeña reseña, queremos recalcar especialmente que de acuerdo con nuestra opinión y la de los juristas consultados, el llamado a licitación está viciado de ilegalidad.

SEÑOR CANASSAS.- Hay un hecho sumamente grave que deseo destacar, ya que el llamado a licitación establece que para ambas terminales concesionadas no rigen las preferencias de atraque previstas en el Reglamento de Atraques, por lo que los concesionarios podrán, con el conocimiento previo de la Capitanía de Puerto --autoridades que todavía no fueron designadas--, disponer de los muelles para las operaciones comerciales de cada terminal, según su planificación. Excepcionalmente, el Capitán de Puerto podrá disponer, en el marco de sus atribuciones, la utilización de esos muelles para atender situaciones de congestión o emergencia. Evidentemente, esta situación viola disposiciones legales vigentes como por ejemplo el Decreto de 1952 de privilegio de paquete que establecía claramente las obligaciones de la designación de muro por parte de la Administración Nacional de Puertos. Asimismo, no se tienen en cuenta la Resolución Nº 14, de 1981, de la Prefectura Nacional Naval, ni los acuerdos establecidos entre la Administración Nacional de Puertos y el Centro de Navegación Transatlántico. Este

[illegible] a todos los agentes marítimos y operadores del Puerto de Montevideo.

Esta situación que parece tener poca importancia significa que se está marcando netamente un monopolio, porque quien vaya a operar colocará los buques de acuerdo con sus intereses. Por otro lado, como mencionó el señor Bianco, se está manejando de hecho y de derecho un privilegio de dirigir el contexto del mercado económico uruguayo ya que de no existir interés en que salga determinada exportación, entonces los buques no atracarán.

SEÑOR IRURTIA.- A los efectos de aclarar un concepto porque se está manejando el término monopolio en el Puerto de Montevideo, deseo conocer la extensión de las dos plantas de contenedores y la importancia que tienen con respecto a la actividad total. Ruego a los señores invitados que disculpen mi ignorancia, pero no he tenido medios para informarme previamente acerca de este tema.

SEÑOR BIANCO.- Para ilustrar a los señores senadores, debemos decir que el Puerto de Montevideo cuenta con diez lugares de atraque y la concesión de estas terminales significaría pasar a un monopolio privado. Se trata de cuatro muros que suponen cinco posibilidades de atraque, por lo que llegamos al 40% o 50% de las plazas con que cuenta el Puerto capitalino, que serían abarcadas por el monopolio mencionado.

SEÑOR PENA.- Deseo acotar que se trata de las mejores plazas en materia de acceso y profundidad y, en algunos casos, son las únicas donde los barcos oceánicos pueden operar. Por lo tanto, no hablamos de cinco plazas iguales sino de lugares calificados.

Por otro lado, podemos decir que la tendencia moderna ha llevado a usar contenedores para la carga general —inclusive la madera y el

[illegible]

[illegible] de modo que el hecho de que se den atribuciones a quien pueda detentarlas con respecto a la única terminal de contenedores que existe, determina cortar de raíz una evolución muy grande. Además, se arriesga no sólo el desarrollo del Puerto de Montevideo, sino también el del comercio exterior. En este aspecto, quiero decir que mi empresa representa a COSCO --firma de procedencia china-- quien compra y transporta toda nuestra lana a China. COSCO no va a aceptar que una de nuestras empresas sea manejada por otro país con quien tiene discrepancias --me refiero a Taiwan-- y, por lo tanto, no sé qué pasará con nuestras lanas. Evidentemente, no podemos correr riesgos de esa naturaleza por el hecho de dar una plaza de contenedores en un plazo tan pequeño que nos parece ridículo, dada la importancia que tiene.

Quisiera hacer dos comentarios, ya que el señor senador Irurtia ha mencionado uno que es muy importante.

Al ceder este lugar, se está comprometiendo, en contra de lo que establecen disposiciones legales, como bien lo acaba de manifestar el señor Bianco, el desarrollo portuario de hoy y de mañana. Estamos hablando de disposiciones legales no contempladas, inclusive, en el llamado a licitación, puesto que en uno de sus artículos se hace referencia a dos empresas como si no existiera monopolio, entendiéndose que este pequeño oligopolio no sería tan dañino como si se tratara de un monopolio.

Entiendo que la filosofía, la intención de la ley es otra. Naturalmente que no estamos en contra de modernizar al Puerto de Montevideo; eso es lo que queremos, pero también que no se obstruya el comercio exterior, el desarrollo, ni que se haga un negocio para unos pocos. Nuestra aspiración es agrandar el Puerto de Montevideo, para darle otra fuerza y otro impulso. Seguramente, si los señores senadores pudieran ver un diagrama del Puerto de Montevideo se darían cuenta de que éste está totalmente dividido. Ahora es un coto de caza. Para ir a otro puerto es necesaria una autorización de ingreso. ¿Por qué? Porque, repito, está dividido en coto de caza.

Aclaro que tengo un gran respeto por el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Es más; me considero su amigo y personalmente le he comunicado estas diferencias y he hecho llegar un memorándum. Por lo tanto, me siento en libertad de decir esto, puesto que él conoce nuestras preocupaciones. Por ejemplo, le hemos dicho que el comercio con la China Popular hoy es vital para la economía uruguaya. Los hechos lo demuestran ya que, de 1985 a 1992, la balanza

comercial uruguaya registró U$S 501:000.000, de los cuales U$S 445:000.000 provinieron de China.

Quiero colaborar con mi país; pero también que el Uruguay no arriesgue indebidamente o sin tener grandes certezas. Este tema nos preocupa mucho porque hay problemas de legalidad --e inclusive, está planteada la posibilidad de truncar un desarrollo portuario moderno, como es el de contenedores-- y también de conveniencia o de comercio exterior.

Actualmente rige un criterio para que los buques sean cargados o descargados, que está dado por el orden de llegada. En cambio, por la nueva disposición se ingresa en función de la decisión que tome el concesionario. Esto cuesta a cada buque alrededor de U$S 15.000 a U$S 20.000 por día, y significa competencia, porque el que llegue primero será, también, el que cargará en primer lugar.

Por otra parte, esto implica una tremenda desorganización en la agencia y en la propia vida marítima. De acuerdo con la regulación que rige en la Administración Nacional de Puertos, se debe pedir con muchas horas de anticipación un Práctico o los servicios que prestan los remolcadores. Esto es lógico porque de antemano es necesario saber en qué horarios trabajarán con cada empresa. Por lo tanto, no puedo improvisar y pretender que en diez minutos se me conceda este tipo de servicio. Entonces, ¿cómo elegimos remolcadores y Prácticos?. Suponemos que esto va a dar lugar a que determinadas empresas impongan sus remolcadores. Así, llegaremos a un sistema colonial y vergonzoso, y no creo que esté en el espíritu de nadie este tipo de cosas. Pero, lamentablemente, parece algo inevitable, porque los hechos mandan; y si

los derechos no son regulados, los hechos serán los que regulen.

Estamos a favor del progreso y de abrir caminos; pero impulsamos el camino que inspiró nuestra participación en la discusión de la ley. Hablamos de un puerto modernizado, no a expensas de toda la actividad exportadora, sino para mejorarla.

Es ridículo que se pretenda cerrar dentro de un mes el llamado a licitación y posteriormente adjudicar la única terminal de contenedores que hoy tenemos. Seguramente, de aquí a un año culminarán los trabajos, sin que para nada cuente nuestra opinión. Estamos de acuerdo con que hay que abrir nuevas terminales, inclusive, no tenemos inconveniente en que si es necesario, luego se privaticen; pero no queremos que se caiga en esto, que es algo inadmisible. En la Argentina hay seis terminales y nosotros tenemos una sola que debemos cuidar, porque es la única boca para nuestro comercio exterior, por la que, por ejemplo, sale la lana. Pregunto qué podría suceder si, por apresuramiento, se otorga a determinados señores la única terminal de que dispone el país. ¿Qué ocurriría con el desarrollo del mercado si mañana estas empresas decidieran que el Puerto de Montevideo puede no ser tan atractivo?

Creo que hay aspectos tremendamente importantes, que al menos merecen quedar debidamente aclarados y definidos. No podemos dar un cheque en blanco para que luego se cometan abusos o se dé un mal uso, ya que esto será muy difícil de corregir. Entiendo, pues, que la Comisión debe tomar una posición para dejar en claro lo que hoy no lo está.

SEÑOR NAPOLI.- Ante todo, quiero aclarar que acompaño al grupo, porque me identifico con la problemática.

Nuestra empresa fue fundada por el mayor exportador del Uruguay en materia de alimentos: SAMAN. Este grupo arrocero intentó formar su propia empresa manipuladora de cargas. Así, y de acuerdo al espíritu de la ley, el productor tiene la posibilidad de depositar su producto en la bodega de los buques, a los efectos de realizar un comercio más atrayente.

Sabido es que los buques de este grupo arrocero trabaja en el Área hoy llamada Terminal número 2 polivalente. Quiere decir que si esta Área se concede a buques qué vendrían charteados por los propios grupos arroceros o, según la forma en que se venda el producto, enviados por los compradores, no contaríamos con esos muros, que son los más aptos para este tipo de operaciones, que aún en la actualidad —y por conveniencia de los productores— se realiza por el viejo sistema de embolsado directo. Estamos hablando de 10.000 a 15.000 toneladas de carga. En ese lugar es en donde disponemos de las curvas más ágiles de que dispone el Puerto, con los calados más aptos para los buques que deben completar su carga en Montevideo y con una mejor circulación de camiones. Los costos son bastante altos porque se trabaja las 24 horas del día, con un máximo de personal.

Naturalmente que quienes integran el grupo arrocero que representamos están dispuestos a comprar una grúa portacontenedores para poder cargar las bolsas en los barcos, es decir, a reunir las condiciones que exige este tipo de exportación; pero, de cualquier manera, el tema le preocupa.

Quería hacer esta aclaración porque, generalmente, el 90% o el 95% de los buques asignados a la exportación de arroz, se cargaron en las

[illegible] de una [illegible] de [illegible] que favorecen la tarea.

SEÑOR PRESIDENTE.- En base al conocimiento que usted tiene de las exportaciones de arroz del Uruguay, quisiera saber cuál es el volumen que sale del Puerto de Montevideo.

SEÑOR NAPOLI.- Las exportaciones de arroz salen en las siguientes formas: "conteinerizado" por el mercado brasileño --se está embarcando una media de cien a ciento cincuenta contenedores mensuales-- y a granel. En realidad, este es un mercado de una calidad diferente. En 1994 se han embarcado unas 25.000 toneladas. En lo que va del año, podemos decir que hemos excedido las 60.000 toneladas, fraccionadas en bolsas de cincuenta quilos. Aclaro que estas cifras son aproximadas, pues no tengo en mi poder en este momento los datos concretos.

Cabe acotar que en este caso tenemos en cuenta el mercado peruano que había comprado unas 80.000 toneladas el año pasado, más otras 12.000 que se le terminaron de entregar en el pasado mes de julio. Asimismo, en este momento tenemos otra entrega de arroz a granel para dicho mercado de 4.000 toneladas.

Concretamente, eso es lo que nos afecta aparte de la problemática que han planteado quienes me antecedieron en el uso de la palabra.

SEÑOR CAVANNAS.- Teniendo en cuenta el plano de lo que se exportó por el Puerto de Montevideo, existen problemas de tremenda gravedad no solamente por el contexto de las licitaciones, sino por la manera cómo se están llevando a cabo los hechos.

De los Depósitos 1 y 2 se están retirando las grúas, por lo que en lugar de tener un Puerto habremos de contar con un muelle, mientras que en los Depósitos 8 y 9 se está haciendo exactamente lo mismo. En otras áreas, las grúas existentes no funcionan. Por lo tanto, si se hace una

[illegible] muelle [illegible] a [illegible] que [illegible] del área de la playa de [illegible] normalmente muelle escala-- o en los Depósitos 3, 4 y 5, evidentemente el Puerto de Montevideo quedará vacío en el contexto real, pero no en cuanto a sus posibilidades operativas.

Debo señalar que esta situación se la he trasmitido al propio Presidente de la Administración Nacional de Puertos. En determinado momento, un grupo de operadores y de agentes marítimos le planteamos la posibilidad de reparar las grúas que estaban en los Depósitos 1, 2, 8 y 9, a efectos de darle una mayor condición operativa al Puerto de Montevideo. Lamentablemente, se nos contestó que eso no se podía hacer.

Estos hechos están determinando que en el futuro trabajará en el Puerto de Montevideo solamente la empresa adjudicataria, porque contamos con muelles y no con los servicios del Puerto, conceptos totalmente distintos. Digo esto porque una vez eliminados los Depósitos 6 y 7, y de acuerdo con las condicionantes de la licitación se van a eliminar los Depósitos 3, 4 y 5, el Puerto de Montevideo no va a tener capacidad para recibir mercadería.

Con respecto a los proyectos que en su momento presentó el Centro de Navegación Transatlántica --en el que trabajó mucho el señor Bianco; en su oportunidad se hizo llegar a la Presidencia de la República e incluso a las autoridades marítimas--, no tenemos objeción que se hagan inversiones en el Puerto de Montevideo. Es más: quien quiera invertir que lo haga, bienvenido sea, pero no estamos de acuerdo con que todo esto, que lo hemos pagado durante muchos años, sea usufructuado por determinada empresa en su beneficio y en contra de los intereses del país.

SEÑOR [illegible].- Personalmente, deseo referirme a lo que es el mundo naviero en general, pues la empresa en que desempeño tareas no tiene una dedicación comercial muy específica en materia de carga como a las que ya han hecho referencia quienes me antecedieron en el uso de la palabra.

Representamos asociaciones de cobertura mutual de buques, por lo que estamos más en conexión con la política naviera en general. Concretamente, advertimos un problema de índole operativo muy grande. El Puerto de Montevideo debe ser comprendido como lo que realmente es, o sea, un puerto pequeño de un país de las mismas características. En consecuencia, no existen en él cuarenta o cincuenta quilómetros de muro donde se repitan las posibilidades en distintos lugares, es decir opciones diversas para un mismo buque o que uno que llega, si encuentra que otras partes están ocupadas, pueda acceder a una zona apta para su operación. Por el contrario, cada muro es específico y sólo uno está conectado a la playa de contenedores. Asimismo, uno de ellos tiene grúas con pequeña capacidad de levante de carga, alguno de mediana y otro de gran cabida, y así sucesivamente. De modo que el delicado equilibrio de toda esa operación, hace menester la presencia del Estado en cuanto a la regulación de esos aspectos. Es estrictamente un problema de bien común, ya no es el Estado gestor o directo, no es una defensa de ello; somos representantes de la actividad privada y, en consecuencia, no podemos ir en contra de la misma, al contrario, creemos en su legitimidad. Sin embargo, para este tipo de cosas, donde los intereses pueden distorsionar de tal manera la operativa, incluso con el propio comercio exterior, ya no se trata de un problema del armador y sus intereses, de una empresa local, sino que es el del

propio país al que puede estar perjudicado. Pese a todos los inconvenientes que muchas veces hemos encontrado que nos han llevado a tener discusiones y demás con la autoridad portuaria, pensamos que una autoridad centralizadora de la operativa del Puerto, bien o mal, siempre permitió que todos los buques que llegaban pudieran obrar en forma. Sin embargo, si se llegara a dar la exclusividad de la dirección de áreas portuarias a empresas, podría presentarse la paradoja —aun cuando estas empresas estuvieran abiertas y actuaran objetivamente permitiendo trabajar a todo el mundo cómodamente-- de tener que ir una por una a solicitar un atracadero para un buque en un mismo momento, es decir, un pedacito de un muro para poder llevar el barco. En realidad, es algo totalmente absurdo. Aun en puertos enormes, la actividad de los mismos está centralizada en un único lugar donde se asignan los muros y los elementos del utilaje portuario con el que se va a trabajar.

No obstante ello, deseo referirme a otro aspecto concreto, que ya ha sido mencionado. Las mismas empresas o intereses que en el ambiente marítimo están detrás de algunas de ellas, están ubicadas no sólo en los puertos inmediatos de la boca del Río de la Plata, sino en lo que en los términos modernos sigue siendo éste, es decir, hasta la costa brasileña. Se puede decir que el Puerto de Santos no es estrictamente platense, aunque ya está en la boca del mismo. Hay empresas que están de un lado y de otro. Lo que pasó en un momento —pese a que sea discutido—, o sea, que los Estados de la boca del Plata tuvieran que clausurar los ríos para mantener su independencia frente a las presiones externas, hoy puede ocurrir una situación inversa. Concretamente, me refiero a que intereses extranjeros ubicados en la boca del Plata nos clausuren los ríos, matando las esperanzas de todo

[illegible] corazón de América [illegible]

[illegible]

aunque nos podemos encontrar con que todas las expectativas de nuestros paisanos del interior de América queden liquidadas por una verdadera mordaza que se aplique por parte de intereses extranjeros en los Puertos de la boca del Plata.

SEÑOR PRESIDENTE.- A pesar de que algunos de los señores visitantes ya se han referido al tema, me gustaría profundizar ciertos aspectos.

De acuerdo con la información de prensa que obra en mi poder, se ha expresado que los pliegos a su vez establecen que ambas terminales no podrán tener un mismo adjudicatario para evitar la consolidación de un monopolio de hecho en manos privadas.

Esta información de prensa [illegible] que [illegible] de [illegible] a que [illegible] que son [illegible] a realizar por parte del adjudicatario, son bastantes grandes.

Más adelante, abundando en el asunto que decía al principio en el sentido de que los pliegos establecen que ambas terminales no podrán tener un mismo adjudicatario, se cita el artículo 13º de la licitación que expresa que estableciendo diferentes adjudicatarios para ambas concesiones y fomentando la competitividad entre ellos, se cumple con el mandato parlamentario que tiende a evitar la formación de monopolios de hecho.

Por otra parte, esta información de prensa también dice que, contrariamente a lo que ocurre con otras concesiones, en los muelles adjudicados --creo que a este aspecto se refirió el doctor Penna-- no se podrá mantener el actual régimen de libre concurrencia de empresas prestatarias de servicios a la carga.

Como podrán comprender nuestros visitantes -- que conocen más de este tema que nosotros ya que trabajan en esto hace decenas de años-- necesitamos ser ilustrados sobre este asunto, por lo que, si fuera posible, solicitamos que alguno de ustedes amplíe estas consideraciones.

SEÑOR BIANCO.- El artículo 2º del pliego de la licitación establece los servicios a prestarse en ambas terminales. En su parte final expresa que para ambas terminales concesionadas no rigen las preferencias de atraque previstas en el Reglamento de Atraque. Con relación a estas disposiciones, voy a explicar cuál es el problema que se presenta en este aspecto.

[illegible]

[illegible] concepto [illegible] buques,

que son tres: categoría A, en la que ubicamos a los buques netamente transatlánticos de pasaje; categoría B, en la que situamos a los buques que trasladan hasta determinado número de pasajeros y carga en forma simultánea y, por último, categoría C, que incluye a los buques cargueros.

Hablando hipotéticamente, de concederse a manos privadas los muros de esas terminales, nos encontraríamos con que los más aptos para recibir buques transatlánticos de pasajeros pasarían a ser privados. Como bien expresaba el doctor Penna, la cualidad de esos muros es que tienen mayor profundidad y mejores posibilidades de atender a los buques de esa categoría.

Consecuentemente, cuando los buques transatlánticos llegan a puerto tienen la preferencia absoluta para atracar. De concretarse esta situación, esa preferencia desaparecería totalmente. Lo mismo ocurre con los buques de las categorías B y C.

Al no existir más un régimen de atraque reglamentado --tal como ha habido hasta ahora y sobre el que, sinceramente, ha costado mucho ponernos de acuerdo, debido a que hay múltiples situaciones que pueden dar lugar a confusiones-- ningún barco podría atracar en ninguno de esos muros, sin el consentimiento del concesionario de cualquiera de las terminales. Normalmente, las empresas que, en el ambiente marítimo, se sabe que pueden estar interesadas, responden a intereses que representan a diferentes líneas, que son competitivas de los que llegan al puerto de Montevideo. En consecuencia la preferencia, por lógica y

por [illegible] muy [illegible], va a tener [illegible] buque de aquella [illegible] entada por cualquiera de [illegible]

Por lo tanto, de hecho se estaría creando una discriminación, desconociendo la Ley de Privilegio de Paquete.

En estos momentos, la espera de un buque es muy costosa, ya que, en general, son muy sofisticados. El concepto general del buque carguero que permanecía muchos días en el puerto, ya no existe y la operación debe hacerse con mucha rapidez. En el mundo entero existe en este momento lo que podríamos llamar una guerra de fletes, los cuales se han reducido sustancialmente debido a que el mercado exige una mayor rapidez y el comercio está pasando por un período muy difícil en virtud de la recesión mundial.

Estos son los aspectos más importantes en lo que se refiere a la reglamentación de atraque que se desconocería.

SEÑOR PRESIDENTE.- Otra de mis preguntas tiene que ver con el monopolio y la imposibilidad de la libre concurrencia de empresas prestatarias del servicio a la carga en esos dos muelles que se van a licitar.

SEÑOR BIANCO.- En conversaciones previas que habíamos mantenido, inclusive, con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, le habíamos manifestado que había algunas áreas que no podían ser privatizadas, porque ello iba a significar un monopolio. Entre esas zonas, se encuentra la actual terminal —la única existente en el puerto de Montevideo—, que es el muelle de escala. Nuestro planteo se originaba en la situación de que no había otras posibilidades dentro del puerto y en el hecho en que esto iba a significar, reitero, un monopolio. También planteamos que, por ejemplo, el depósito frigorífico no podía ser privatizado porque es el único que existe.

[illegible] ...ón

[illegible] ...os licitó la conce[illegible] ...s. El

[illegible] ...os

no establece nada en contrario y, por lo tanto, no teníamos nada que oponer desde el punto de vista legal. Además, no estamos en contra de la actividad privada, tal como ya lo hemos manifestado, porque nos parece muy lógica cuando se desarrolla en igualdad de condiciones.

No obstante, la Administración Nacional de Puertos, aparentemente, tomó en cuenta nuestras objeciones en ese sentido y consideró que concediendo en forma simultánea dos posibilidades, el monopolio quedaba destruido. Sin embargo, olvidó que el oligopolio es tan dañino como el primero. Entonces, están concediendo, prácticamente, un 50% de los muros posibles en el puerto, es decir, los más calificados lugares de atraque y con mejores posibilidades técnicas, simplemente a dos concesionarios.

De manera que, además de la ilegalidad que nosotros entendemos reviste esta situación por los términos en que se ha establecido en la Ley de Puertos, significa una eliminación de posibilidades a aquellos que no resulten concesionados para poder trabajar con ese tipo de carga.

SEÑOR PENNA.- En este momento, cuando un barco de cualquier agencia está en camino o llegando al puerto de Montevideo, el capitán nos envía un plano, estableciendo dónde están los contenedores que se van a descargar y dónde van los que se van a cargar. Esto significa que nosotros sabemos dónde ir a buscar los contenedores y cuál es la situación. En una oficina denominada Decretos de la Administración Nacional de Puertos solicitamos que nos den día y hora para operar;

[illegible] el práctico y los remolcadores, quienes van a buscar el buque que más tarde va a atracar.

Nuestro personal —es decir las operadoras—, conoce muy bien lo que cada armador busca; con los planos en la mano realiza la descarga del buque, lo que se llama desestiba y, posteriormente o en forma simultánea, lo carga, llevando a cabo la estiba, de acuerdo con las instrucciones y normas que tenemos.

No vamos a poder hacer nada más que eso en el futuro. Cuando recibamos un plano, tendremos que entregárselo al concesionario, porque va a ser quien va a desestibar y estibar a su gusto, mientras que nosotros únicamente vamos a mirar. Solamente podremos hacer una observación y esperar que nos hagan caso. Reitero que no podremos hacer nada más que eso.

En definitiva, debemos tener en cuenta hasta dónde la actividad de la agencia marítima se ve afectada por las propias disposiciones. Creo que el problema no termina acá. Las agencias marítimas y las operadoras que recientemente han sido creadas por la Ley de privatización del puerto, se ven en esencia afectadas y modificadas en su estructura por estas disposiciones. No sé cómo vamos a poder desarrollar nuestra actividad, que consiste en cuidar los intereses del buque. En concreto, vamos a reservar una carga y luego no tendremos nada que hacer. La persona que representa el buque va a decidir cómo y cuándo se va a realizar la entrada, así como también cuándo y de qué forma se va a llevar a cabo la descarga y la carga; mientras tanto, nosotros vamos a quedar absolutamente desligados de todo esto.

Hace un momento, el señor Blanco hacía referencia al privilegio de paquetes, es decir, al orden en que llegan los buques. Al respecto,

[illegible] que cualquier entidad del mundo, para invertir en un país, hacer [illegible] negocio, combatir la inflación y desarrollarse, debe tener credibilidad y expectativas claras y favorables. ¿Qué credibilidad podemos tener en un puerto donde los armadores no saben cómo van a ser tratados sus buques? Debemos pensar que no se trata de simples agentes, ya que por alguna razón cada uno de nosotros tiene sus propios armadores. En realidad, existe una relación particular y de confianza con cada agencia marítima. En términos jurídicos, se trata de un mandato, que implica un vínculo particular de confianza que, de esta forma, se destruye, en virtud de que interviene otra parte en el aspecto fundamental y rentable de la relación.

Quiero señalar que estamos en contra de estas disposiciones en lo que tiene que ver con diversos aspectos. De ninguna manera estamos contra el progreso, pero debemos señalar a los señores senadores --a quienes solicitamos que observen esta lámina-- que aquí se encuentra la terminal de contenedores y en este otro lugar se ubica el mar. Con toda razón, la Administración Nacional de Puertos quiere expandir esta actividad. Al respecto, piensa que habría que ganar terrenos al mar a fin de colocar una terminal en este lugar. En ese sentido, estoy de acuerdo, y para ello debe llamarse a licitación, en la que puedan intervenir las empresas que lo deseen. Posteriormente, la firma que gane la licitación estará encargada de ganar terrenos al mar y construir la terminal, mientras que la actual seguirá operando. Pienso que de esta forma no se afecta el interés de nadie, el comercio exterior, ni la HIDROVIA, tal como señaló el señor Mazzeo. Tampoco se dará lugar a una crisis, ni a que aparezcan o se insinúen intereses espurios que nadie desea.

[illegible]

[illegible]

privada, aquí o en algún otro lugar del puerto, pero no se admite que la única terminal privada sea otorgada a otros, expresando que no se trata de un monopolio, en el entendido de que el monopolio de dos no es lo mismo que el de uno. Cuando se nos saca de las manos una terminal y perdemos el control de las cargas y hasta de los buques propios, se afecta la esencia de las agencias y del comercio exterior. En este sentido, pensamos que el tema es muy delicado.

Deseo señalar a los señores senadores un aspecto sobre el que no se si están enterados. Me refiero al hecho de que Uruguay mantuvo una lucha muy grande con Argentina y Brasil con respeto a la colocación de citrus. Finalmente, nuestro país pudo ganar esta pugna a los dos estados mencionados, en virtud de que nuestra línea pudo llegar a Hong Kong en el plazo requerido por el comprador, quien por las características del citrus y de su enfriamiento, necesita que la mercadería le llegue en determinada época. Si no sabemos cuándo va a atracar o salir el buque, ¿qué certeza podemos dar acerca de la llegada de los citrus? Tampoco sabremos cómo se va a operar. Entonces, considero que estamos afectando el comercio exterior con una frivolidad que, personalmente, me aterra. Creo que quien redactó las disposiciones lo ha hecho de buena fe, pero sin darse cuenta de todas las consecuencias que esta situación aparejaba. Precisamente, hemos concurrido a esta Comisión para solicitar que todo esto se evite.

En resumen, quisiera decir que estamos en contra de lo que tiene que ver con la legalidad de la licitación y su fecha. No sería conveniente estipular un plazo de cuarenta días y hay varios plazos a

[illegible]

trabajando dentro de la Administración Nacional de Puertos. Me refiero a dos empresas que, además, están en contacto con inversores del exterior, razón por la cual la carrera no es pareja. Esto se debe saber.

Reitero que estamos en contra de la legalidad del plazo estipulado. Por ello, pensamos que es necesario extenderlo, por lo menos, a sesenta días, a efectos de que alguien pueda determinar la situación con tranquilidad.

Por otra parte, debemos señalar que no estamos de acuerdo con algunas disposiciones que no tienen nada que ver con la concesión, tal como la que señala que una persona puede entrar al buque cuando lo desee. De esta forma, se afecta una estructura en la que intervienen prácticos y remolcadores, salvo que posteriormente se designe nuevo personal para esas tareas. Inclusive, en la Ley de Puertos se requiere que cada empresa tenga ciertos materiales que cuestan alrededor de U$$ 300.000 ó 400.000, que son absolutamente necesarios. ¿Por qué se nos pide eso y todavía no se modificó la reglamentación?

Vuelvo a reiterar que consideramos que esta norma no es apropiada desde el punto de vista legal y que significa un oligopolio que, a nuestro juicio, es tan perjudicial como el monopolio. Asimismo, esta disposición afecta la estructura interna de las agencias marítimas. También estamos en contra de la fecha ridícula que se ha dispuesto y de las normas que afectan aún más la credibilidad, la certidumbre y la profesionalidad del trabajo, aspecto que no podemos aceptar. Por otro

[illegible]

[illegible]

[illegible]as estamos propiciando. No obstante, pensamos que [illegible] ser construidas en los lugares del puerto que no afecten la terminal actual. De esa forma, podremos desarrollar nuestra actividad negociando con esas terminales. No hay que olvidar que existe un proyecto de negociación, que no podremos utilizar cuando determinada persona tenga la terminal en sus manos. Reitero que existe una negociación y, concretamente, un contrato de adhesión pura y simple.

Además de todos esos aspectos, el crecimiento de nuestro puerto va a depender de la conveniencia de trabajar en Argentina, Uruguay o cualquier otra parte. Asimismo, debemos tener en cuenta la famosa HIDROVIA, que tanto ha impulsado el Uruguay. Nosotros podemos esperar mucho de Nueva Palmira pero, tal como señaló el Capitán Macedo, constituye un riesgo más.

[illegible]
afectación múltiple [illegible] actividad marítima [illegible] [illegible]
así como de la vida de las agencias, del modo de trabajar y de los operarios. Podríamos decir que una cantidad de empresas van a desaparecer y sus empleados deberán ser despedidos porque, tal como están las cosas, habrá dos señores que dirigirán el Puerto siendo sus dueños por 15 años, pudiendo renovar el contrato por decreto. Es decir que nosotros vendríamos a ser los peones que trabajaremos para esa gente. Entonces, cuanto más carga consigamos, más buques tendrán esas personas y más trabajo van a desarrollar. No entendemos cómo a esta situación se le llama actividad privada y se dice que no es un monopolio pues, para nosotros no es un paraíso. Considero que se puede realizar la inversión pero sin afectar gravemente los intereses que hoy se ven vulnerados. Aclaro que digo esto con la mejor de las voluntades y con la máxima serenidad, pero con la mayor preocupación.

SEÑOR CAVAZZAS.- Estimo que hay un hecho fundamental, que son los decretos reglamentarios de la ley. Esta establece que se debe trabajar en régimen de libre competencia pero, los decretos reglamentarios dicen que todos los operadores tienen que tener determinada cantidad de máquinas, como por ejemplo, elementos para movilizar contenedores y grapos. Se podría decir que nos están pidiendo hasta cuatro grapos por empresa y además nos solicitan otros elementos siendo que los buques de cabotaje no los necesitan, lo cual demuestra un desconocimiento absoluto en la materia. Este asunto lo estuvimos discutiendo abiertamente con la Administración Nacional de Puertos. Si estas dos áreas son manejadas por dos empresas, no entendemos para qué nos
[illegible] necesarios

[illegible] de maquinaria a ... que, de ... y de ... eliminados como operadores del puerto de Montevideo.

SEÑOR MAZZEO.- El señor Pena habló de ulterioridades y de que esto es ... la cadena de acciones. A ello quisiera agregar una información que recibí en forma confidencial en el día de ayer por un periodista marítimo. Se me hizo saber que dirigentes de estas poderosas empresas, que son las únicas que pueden pretender ganar la licitación, querían comprarle a esos periodistas sus páginas para realizar ellos mismos esa tarea a fin de que no hubiera ningún ámbito desde el cual se hablara de lo que estaba sucediendo.

SEÑOR NAPOLI.- Dentro de las reglas de juego del negocio de fletes existen los "LAINERS" y los llamados "FIOST", donde los cargadores se comprometen a pagar la estiba o desestiba y esto entra en la licitación. Las 500.000 toneladas a granel que mueve el Uruguay, entre fertilizantes, carbón, arroz, etcétera, se contrata por términos "FIOST". Es decir que sale a licitación pública y la obtiene el operador portuario que cotice más barato. Por ello pienso que esta concesión va a dejar fuera a algunos, porque no vamos a poder cotizar los mismos precios por no disponer de los muros adecuados como para ser ágiles. Evidentemente, al contratar un término "FIOST" se rebaja el flete. Por ejemplo, un flete "LAINER", que vale U$S 50 se puede conseguir por U$S 40, cuando entra a jugar la mano de obra. Es decir que el costo del flete se puede reducir en las cargas que no tienen valores como, por ejemplo, los fertilizantes. Es cierto que existen muelles dispuestos para granel pero otros productos vienen en esa misma situación, de términos de flete. Quería dejar sentada esta aclaración, que puede ser importante para los miembros de esta

[illegible].

SEÑOR CAVAZZAS.- Pienso que no corresponde quitarle más tiempo a los miembros de la Comisión y por ello hemos tratado de ser lo más claros posible. Simplemente queremos agradecer la atención brindada y estamos a entera disposición de la Comisión a fin de ampliar la información.Por último, deseo pedir disculpas por el tiempo que les hemos hecho perder, pero creo que el Uruguay necesita que estos temas sean tratados.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar debo decirle a los invitados que no estamos perdiendo tiempo pues éste es nuestro trabajo.

En segundo término, como en estos momentos no tenemos quórum para tomar una resolución, esta tarde consultaremos con el resto de los integrantes de la Comisión, a fin de hacer llegar la versión taquigráfica de esta sesión a las autoridades del Puerto y convocarlas para la próxima semana, a los efectos de ver qué comentarios pueden hacer sobre el tema, lo que pondremos en conocimiento de la delegación que nos visita.

(Se retira de Sala la Delegación de Representantes de Empresas Operadores Portuarios y Agentes Marítimos)